Reichsgesetzblatt

Teil II

1923	Ausgegeben zu Berlin, den 17. Dezember 1923	Nr. 49

Inhalt: Gesetz über den Vertrag zwischen dem Deutschen Reiche einerseits und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, im Namen der Schweizerischen Kantone von Zürich, Basel-Stadt, Baselland, Schaffhausen, St. Gallen, Aargau und Thurgau, anderseits zur Vermeidung der Doppelbesteuerung des Arbeitseinkommens. S. 453. — Gesetz über Ermächtigung der Reichsregierung zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer des deutsch-portugiesischen vorläufigen Handelsübereinkommens vom 28. April 1923. S. 456. — Gesetz wegen eines deutsch-polnischen Abkommens über den privilegierten Durchgangsverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien und dem übrigen Polen durch Deutsch-Oberschlesien. S. 456. — Bekanntmachung über das am 15. Juli 1922 unterzeichnete deutsch-polnische Zusatzabkommen zum Pariser Abkommen vom 21. April 1921 über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland. S. 483.

Gesetz über den Vertrag zwischen dem Deutschen Reiche einerseits und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, im Namen der Schweizerischen Kantone von Zürich, Basel-Stadt, Baselland, Schaffhausen, St. Gallen, Aargau und Thurgau, anderseits zur Vermeidung der Doppelbesteuerung des Arbeitseinkommens. Vom 8. Dezember 1923.

Der Reichstag hat das folgende Gesetz beschlossen, das mit Zustimmung des Reichsrats hiermit verkündet wird:

Artikel 1

Dem am 24. März 1923 unterzeichneten Vertrage zwischen dem Deutschen Reiche einerseits und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, im Namen der Schweizerischen Kantone von Zürich, Basel-Stadt, Baselland, Schaffhausen, St. Gallen, Aargau und Thurgau, anderseits zur Vermeidung der Doppelbesteuerung des Arbeitseinkommens wird zugestimmt.

Der Vertrag wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage in Kraft, der auf die Verkündung im Reichsgesetzblatt folgt.

Berlin, den 8. Dezember 1923.

Der Reichspräsident
Ebert

Der Reichsminister des Auswärtigen
Stresemann

Der Reichsminister der Finanzen
Dr. Luther

(Vierzehnter Tag nach Ablauf des Ausgabetags: 31. Dezember 1923)

Vertrag
zwischen dem Deutschen Reiche einerseits und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, im Namen der Schweizerischen Kantone von Zürich, Basel-Stadt, Baselland, Schaffhausen, St. Gallen, Aargau und Thurgau, anderseits zur Vermeidung der Doppelbesteuerung des Arbeitseinkommens.

Das Deutsche Reich einerseits und die Schweizerische Eidgenossenschaft, im Namen der Schweizerischen Kantone von Zürich, Basel-Stadt, Baselland, Schaffhausen, St. Gallen, Aargau und Thurgau, anderseits haben, von dem Wunsche geleitet, Unbilligkeiten in der Doppelbesteuerung zu beseitigen,

den nachstehenden Vertrag abgeschlossen und haben zu diesem Zwecke zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

von seiten des Deutschen Reichs

den Ministerialdirektor im Auswärtigen Amte Dr. Gerhard Köpke,

von seiten der Schweizerischen Eidgenossenschaft

den außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister Dr. jur. Hermann Rüfenacht.

Die Bevollmächtigten haben, nachdem sie sich ihre Vollmachten mitgeteilt und diese als richtig befunden haben, folgendes vereinbart:

Artikel I

(1) Einkünfte, die in öffentlichem oder privatem Dienste beschäftigte oder angestellte Personen aus dieser Beschäftigung oder Anstellung, gleichviel unter welcher Bezeichnung oder in welcher Form, beziehen (Arbeitslohn), sollen nur in dem Staate zur Einkommensteuer herangezogen werden, in dem der Steuerpflichtige einen Wohnsitz hat. Als Arbeitslohn gelten auch Wartegelder, Ruhegehälter, Witwen- und Waisenpensionen und andere Bezüge oder geldwerte Vorteile für frühere Dienstleistung oder Berufstätigkeit.

(2) Ist ein Wohnsitz sowohl in Deutschland als auch in einem der beteiligten Kantone begründet, so ist bei deutschen oder schweizerischen Staatsangehörigen der Wohnsitz im Heimatstaat entscheidend. Im übrigen bleibt besondere Vereinbarung der obersten Finanzverwaltungsbehörden von Fall zu Fall vorbehalten.

(3) Wohnsitz im Sinne dieses Vertrags hat der Steuerpflichtige an dem Orte, wo er sich mit der Absicht dauernden Verbleibens aufhält. Diese Absicht muß aus äußeren Merkmalen (Innehabung einer eigenen Wohnung oder eines auf Dauer gemieteten Zimmers, Wohnen bei der eigenen Familie oder dergleichen) hervorgehen.

(4) Der Wohnsitz des Ehemanns gilt auch als Wohnsitz der Ehefrau, soweit der letzteren nicht durch ihre heimatliche Gesetzgebung die Berechtigung zur Begründung eines eigenen Wohnsitzes eingeräumt wird und sie einen solchen tatsächlich begründet hat. Minderjährige Kinder haben den Wohnsitz derjenigen Person, unter deren elterlicher Gewalt sie stehen, Bevormundete denjenigen ihres gesetzlichen Vertreters.

Artikel II

Zur Vermeidung von Doppelbesteuerungen sollen im übrigen von den obersten Finanzverwaltungsbehörden des Deutschen Reichs einerseits und der an diesem Vertrage beteiligten schweizerischen Kantone anderseits von Fall zu Fall unmittelbare Verhandlungen zum Zwecke einer Regelung im Sinne angemessener Verteilung der Steueransprüche geführt werden.

Artikel III

(1) Das Deutsche Reich erklärt, daß es auf der Anwendung der Bestimmungen

des Artikel IV Abs. 3 der Übereinkunft zwischen dem Großherzogtume Baden und dem Kanton Basel-Stadt, betreffend die Weiterführung der Rheintal-Eisenbahn durch das Gebiet des Kantons Basel-Stadt, vom 19. Februar 1853,

des Artikel 4 Abs. 3 des Vertrags zwischen dem Großherzogtume Baden und der Schweizerischen Eidgenossenschaft beziehungsweise dem Kanton Schaffhausen, betreffend die Weiterführung der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen durch das Gebiet des Kantons Schaffhausen, vom 30. Dezember 1858 und

des Artikel 5 Abs. 3 der Übereinkunft zwischen dem Großherzogtume Baden und dem Kanton Basel-Stadt, betreffend die Herstellung einer Wiesental-Eisenbahn, vom 26. Juni 1860,

soweit die bezeichneten Bestimmungen die Heranziehung der Bahnangestellten zur regelmäßigen Einkommensteuer betreffen, für die Dauer dieses Vertrags nicht bestehen wird.

(2) Dem Kanton Basel-Stadt gegenüber wird das Deutsche Reich auf der Anwendung der im Abs. 1 bezeichneten Bestimmungen, soweit sie die Besteuerung von Bahnangestellten im Kanton Basel-Stadt überhaupt betreffen, für die Dauer dieses Vertrags nicht bestehen.

Artikel IV

(1) Falls die Kündigung dieses Vertrags, zu welcher jeder der vertragschließenden Teile berechtigt ist, vor dem 1. Oktober eines Jahres erfolgt, verliert der Vertrag bereits für das der Kündigung folgende Kalenderjahr, andernfalls für das zweitfolgende Kalenderjahr, seine bindende Kraft.

(2) Der Vertrag tritt im Falle einer Kündigung durch das Deutsche Reich oder den Kanton Basel-Stadt in seinem vollen Umfang, im Falle einer Kündigung durch einen der im Vertrage genannten anderen schweizerischen Kantone nur mit Wirkung für den Kanton außer Kraft, der die Kündigung erklärt hat.

Artikel V

(1) Dieser Vertrag soll ratifiziert und die Ratifikationsurkunden sollen möglichst bald in Berlin ausgetauscht werden.

(2) Die Wirksamkeit des Vertrags ist davon abhängig, daß der Kanton Basel-Stadt ihn genehmigt. Sofern von den anderen Kantonen einzelne den Vertrag nicht genehmigen, wird er nur für die Kantone wirksam, welche die Genehmigung erklärt haben.

(3) Dieser Vertrag tritt mit dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diesen Vertrag unterzeichnet und mit Siegeln versehen.

Ausgefertigt in doppelter Urschrift in Berlin, den 24. März 1923.

Für das Deutsche Reich
gez. Gerhard Köpke

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft
gez. Rüfenacht

Schlußprotokoll

Bei der Unterzeichnung des am heutigen Tage zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweizerischen Eidgenossenschaft im Namen der Schweizerischen Kantone von Zürich, Basel-Stadt, Baselland, Schaffhausen, St. Gallen, Aargau und Thurgau abgeschlossenen Vertrags zur Vermeidung der Doppelbesteuerung des Arbeitseinkommens haben die unterzeichneten Bevollmächtigten folgende übereinstimmende Erklärungen abgegeben, die einen integrierenden Teil des Vertrags selbst bilden sollen.

(1) Die Deutsche Regierung hat im Hinblick auf die Finanzlage Anstalten getroffen, um durch Umsiedlung eines wesentlichen Teiles des zur Zeit in Basel stationierten deutschen Reichsbahnpersonals auf deutschen Boden ihre Personalausgaben zu vermindern. Die Deutsche Regierung wird nach der voraussichtlich im Jahre 1925 beendeten Umsiedlung noch 180 Beamte in Basel-Stadt belassen. Die Deutsche Regierung wird ferner dafür sorgen, daß bis zum 1. Januar 1930 stets so viele Reichsbahnbeamte in Basel-Stadt bleiben, daß diese Beamten jährlich mindestens 38 000 Schweizer Franken an Einkommensteuer, Vermögensteuer und Feuerwehrsteuer dem Kanton Basel-Stadt und der Stadt Basel oder an Gemeindesteuer den Landgemeinden des Kantons Basel-Stadt entrichten werden. Der Berechnung dieses jährlichen Steuerbetrags sind auch bei Änderung der bestehenden Steuergesetze die Bestimmungen des Gesetzes des Kantons Basel-Stadt, betreffend die direkten Steuern vom 6. April 1922 und die am 1. Oktober 1922 gültigen gesetzlichen Bestimmungen über die Feuerwehrsteuer, zugrunde zu legen.

(2) Bis zum 1. Januar 1930 wird die Deutsche Regierung über die beabsichtigte Umsiedlung hinaus keine weitere Umsiedlung ihres Reichsbahnpersonals vornehmen.

(3) Das Deutsche Reich und der Kanton Basel-Stadt anerkennen, daß durch die obige Regelung die Übereinkunft zwischen dem Großherzoglich Badischen Finanzministerium und der Regierung des Kantons Basel-

Stadt wegen Ablösung der Steuerfreiheit der Badischen Eisenbahnbeamten mit badischer Staatsangehörigkeit im Kanton Basel-Stadt vom 23. August/6. September 1913 als erfüllt zu betrachten ist und daß keiner der vertragschließenden Teile noch aus der bezeichneten Übereinkunft Rechte herleiten kann. Durch eine Kündigung des vorliegenden Vertrags werden die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 des Schlußprotokolls nicht berührt.

(4) Es besteht ebenfalls Einverständnis darüber, daß im Falle der Kündigung des Vertrags durch das Deutsche Reich die Steuerfreiheit der deutschen Eisenbahnbeamten im Kanton Basel-Stadt als von diesem Kanton durch die Übereinkunft vom 23. August/6. September 1913 endgültig abgelöst anzusehen ist.

Ausgefertigt in doppelter Urschrift in Berlin, den 24. März 1923.

Für das Deutsche Reich
gez. Gerhard Köpke

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft
gez. Rüfenacht

Gesetz über Ermächtigung der Reichsregierung zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer des deutsch-portugiesischen vorläufigen Handelsübereinkommens vom 28. April 1923. Vom 12. Dezember 1923.

Der Reichstag hat das folgende Gesetz beschlossen, das mit Zustimmung des Reichsrats hiermit verkündet wird:

Artikel 1

Die Reichsregierung wird ermächtigt, die bis zum 11. November 1923 vorgesehene Gültigkeitsdauer des am 28. April 1923 unterzeichneten deutsch-portugiesischen vorläufigen Handelsübereinkommens höchstens bis zum 31. Mai 1924 zu verlängern.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 12. Dezember 1923.

Der Reichspräsident
Ebert

Der Reichsminister des Auswärtigen
Dr. Stresemann

Gesetz wegen eines deutsch-polnischen Abkommens über den privilegierten Durchgangsverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien und dem übrigen Polen durch Deutsch-Oberschlesien. Vom 10. Dezember 1923.

Der Reichstag hat das folgende Gesetz beschlossen, das mit Zustimmung des Reichsrats hiermit verkündet wird.

Artikel 1

Dem am 24. Juni 1922 in Breslau unterzeichneten deutsch-polnischen Abkommen über den privilegierten Durchgangsverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien und dem übrigen Polen durch Deutsch-Oberschlesien sowie dem Abkommen vom 10. Juli 1923 über die Verlängerung der Geltungsdauer des Abkommens vom 24. Juni 1922 bis zum 31. Oktober 1923 wird zugestimmt. Die beiden Abkommen werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Die Reichsregierung wird ermächtigt, erforderlichenfalls eine weitere Verlängerung des Abkommens vom 24. Juni 1922 mit der polnischen Regierung zu vereinbaren.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 10. Dezember 1923.

Der Reichspräsident
Ebert

Der Reichsminister des Auswärtigen
Dr. Stresemann

Abkommen

zwischen der deutschen und der polnischen Regierung über den privilegierten Durchgangsverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien und dem übrigen Polen durch Deutsch-Oberschlesien.

Zwischen

dem Geheimen Regierungs- und Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium in Berlin Carl Scholz

als Vertreter der deutschen Regierung

und

dem Abteilungsvorstand im Eisenbahnministerium in Warschau Franciszek Mostwa

als Vertreter der polnischen Regierung ist folgendes vereinbart worden:

Abschnitt 1

Allgemeine Bestimmungen

§ 1

Deutschland gesteht Polen den nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen erleichterten Eisenbahndurchgangsverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien und Polen auf nachstehend aufgeführten Strecken (privilegierter Durchgangsverkehr) zu:

1. Chorzów–Beuthen Ob.-Bf.–Szarlej (Scharley) und weiter Lubliniec (Lublinitz)–Cziasnau–Kreuzburg–Kostau–Hanulin (Birkenfelde) für den Personen- und Güterverkehr,
2. Chorzów–Beuthen H.-Bf.–Beuthen-Stadtwald–Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) und weiter Lubliniec (Lublinitz)–Cziasnau–Kreuzburg–Kostau–Hanulin (Birkenfelde) für den Personenverkehr,
3. Chebzie (Morgenroth)–Karf–Beuthen-Stadtwald–Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) und

Układ

zawarty między Rządem polskim i niemieckim w sprawie uprzywilejowanego tranzytu między Polskim Górnym Śląskiem a resztą Polski przez Niemiecki Górny Śląsk.

p. Franciszek Moskwa, Naczelnik Wydziału w Ministerstwie Kolei Żelaznych w Warszawie jako pełnomocnik Rządu Polskiego

p. Karol Scholz, tajny i radca rządowy i ministerjalny w Ministerjum Komunikacji Państwa Niemieckiego w Berlinie jako pełnomocnik Rządu Niemieckiego,

zawarli następujący Układ:

Rozdział I

Postanowienia ogólne

Par. 1

Niemcy przyznają Polsce, stosownie do następujących postanowień, ułatwiony tranzyt kolejowy między polskim Górnym Śląskiem a Polską (tranzyt uprzywilejowany) na linjach poniżej wymienionych:

1. Chorzów-Beuthen Oberbahnhof-Szarlej (Scharley) i dalej Lubliniec (Lublinitz)–Cziasnau–Kreuzburg–Kostau–Hanulin (Birkenfelde) dla ruchu osobowego i towarowego.
2. Chorzów–Beuthen HB.–Beuthen Stadtwald–Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) i dalej Lubliniec (Lublinitz)–Cziasnau–Kreuzburg–Kostau–Hanulin (Birkenfelde) dla ruchu osobowego.
3. Chebzie (Morgenroth)–Karf–Beuthen-Stadtwald–Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) i

weiter Lubliniec (Lublinitz)–Cziasnau–Kreuzburg–Kostau–Hanulin (Birkenfelde) für den Güterverkehr,

4. Lubliniec (Lublinitz) – Cziasnau – Kreuzburg–Kostau–Hanulin (Birkenfelde) für den Güterverkehr.

§ 2

Im privilegierten Durchgangsverkehre können alle Reisenden, ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit, nebst ihrem Gepäck ungehindert und frei von allen Zollförmlichkeiten durch das Durchgangsland fahren, es sei denn, daß sie während der Reise im Durchgangslande ein Vergehen oder Verbrechen begehen.

Die Beförderung der Reisenden vollzieht sich in geschlossenen Zügen oder in hierfür besonders bestimmten geschlossenen Zugteilen; hierzu sind Durchgangswagen zu verwenden.

Während der Fahrt durch das Durchgangsland sind die Wagentüren geschlossen zu halten. Das Öffnen der Wagentüren ist den Reisenden verboten. Die Fenster sind während des Aufenthalts auf den Stationen des Durchgangslandes und auf den Strecken zwischen Chorzów–Szarlej (Scharley) sowie Chorzów–Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) geschlossen zu halten.

Im Durchgangslande ist das Aus- und Einsteigen, der Verkehr der Zuginsassen mit Nichtreisenden sowie das Herausgeben oder Hineinnehmen von Gegenständen aller Art verboten.

Eingeschriebenes Gepäck wird entweder in einem geschlossenen Gepäckwagen oder in einem verschlossenen Abteile des Gepäckwagens befördert.

§ 3

Im privilegierten Durchgangsverkehre werden alle Waren, die im inneren Verkehre des Durchgangslandes zur Beförderung zugelassen sind, ohne Rücksicht auf ihren Ursprung und auf die Staatsangehörigkeit des Absenders oder Empfängers in ganzen Zügen befördert.

Im Durchgangslande bestehende Ein- und Ausfuhrverbote gelten nicht für den privilegierten Durchgangsverkehr; auch ist eine besondere Erlaubnis für die Ein-, Aus- und Durchfuhr nicht erforderlich.

Waren, deren Beförderung hiernach zulässig ist, dürfen im Verwaltungswege während des Durchganges nicht beschlagnahmt werden.

dalej Lubliniec (Lublinitz)–Cziasnau–Kreuzburg–Kostau–Hanulin (Birkenfelde) dla ruchu towarowego.

4. Lubliniec (Lublinitz)–Cziasnau–Kreuzburg–Kostau–Hanulin (Birkenfelde) dla ruchu towarowego.

Par. 2

Wszyscy podróżni wraz ze swoim bagażem, bez względu na swoją przynależność państwową, będą mogli w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym przejeżdżać bez żadnej przeszkody przez kraj tranzytowy, wolni od wszelkich formalności celnych, z wyjątkiem wypadków, gdyby popełnili podczas przejazdu przez kraj tranzytowy występek lub zbrodnię.

Przejazd podróżnych odbywa się w pociągach zamkniętych lub w specjalnie do tego przeznaczonych zamkniętych częściach pociągów; do tego używać się będzie wagonów korytarzowych.

Podczas jazdy przez kraj tranzytowy mają być zamknięte drzwi wagonowe. Otwieranie drzwi wagonów przez podróżnych jest wzbronione. Okna mają być zamknięte podczas postoju na stacjach kraju tranzytowego i na szlakach między Chorzowem–Szarlejem (Scharley), jak niemniej między Chorzowem–Nowym Radzionkowem (Neu Radzionkau).

Na obszarze tranzytowym wzbronionem jest wysiadanie i wsiadanie, stykanie się podróżnych z niepodróżującymi, jakoteż wydawanie albo przyjmowanie jakichkolwiekbądź przedmiotów.

Bagaż nadany będzie przewożony w zamkniętym wagonie bagażowym, bądź w zamkniętym przedziale wagonu bagażowego.

Par. 3

Wszelkie towary, dopuszczone do przewozu w ruchu wewnętrznym w kraju, obowiązanym do udzielania tranzytu, będą prewożone w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym całymi pociągami niezależnie od pochodzenia towarów i od przynależności państwowej nadawcy lub odbiorcy.

Zakazy wwozu i wywozu, obowiązujące w kraju tranzytowym, nie będą stosowane do uprzywilejowanego ruchu tranzytowego; nie będzie również wymagane specjalne pozwolenie na wwóz, wywóz i tranzyt.

Towary, których przewóz dozwolony jest na podstawie niniejszych przepisów, nie mogą podczas tranzytu być obłożone aresztem w drodze administracyjnej.

Im Durchgangsland ist das Aus-, Ein-, Zu- oder Umladen verboten, sofern nicht besondere betriebstechnische Gründe eine Ausnahme erfordern.

§ 4

Von der Beförderung im privilegierten Durchgangsverkehre sind militärische Transporte, Militärpersonen und Militärurlauber als Einzelreisende oder in geschlossenen Verbänden, ebenso Transporte geschlossener Verbände von Polizeimannschaften irgendwelcher Art ausgeschlossen.

§ 5

Im privilegierten Durchgangsverkehr ist die Beförderung von Militärgut unzulässig.

Die Mitnahme von Feuerwaffen, Munition sowie Sprengstoffen in die für den Durchgangsverkehr bestimmten Züge und Zugteile ist untersagt.

Jagdgewehre und dazugehörige Munition sind im P..kwagen unter Zollverschluß durchzuführen.

§ 6

Der privilegierte Durchgangsverkehr unterliegt den Gesetzen und Vorschriften des Durchgangslandes über die Aufrechterhaltung der Ordnung und öffentlichen Sicherheit und über die Gesundheits- und Veterinärpolizei.

§ 7

Die für die Reisenden im privilegierten Durchgangsverkehre geltenden Vorschriften sind im Inneren der Wagen auszuhängen.

Abschnitt 2

Eisenbahnen

A. Betrieb

§ 8

Für den privilegierten Durchgangsverkehr wird die tägliche Anzahl der Züge und Zugteile wie folgt bestimmt:

1 Schnellzugpaar,
1 Personenzugteilpaar,

6 Güterzugpaare,
4 Bedarfsgüterzugpaare.

W kraju, przez który odbywa się tranzyt, wzbronionem jest wyładowywanie, załadowywanie, doładowywanie i przeładowywanie, z wyjątkiem szczególnych wypadków, spowodowanych specjalnemi względami techniczno-ruchowemi.

Par. 4

Wyłączone są z przewozu w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym transporty wojskowe, osoby wojskowe, urlopowani wojskowi, jadący pojedyńczo, grupami lub oddziałami, oraz transporty zwartych oddziałów policji wszelkiego rodzaju.

Par. 5

W uprzywilejowanym ruchu tranzytowym niedopuszczalnym jest przewóz przesyłek wojskowych.

Zabieranie ze sobą do pociągów i części pociągów, przeznaczonych do ruchu tranzytowego broni palnej, amunicji i materjałów wybuchowych, jest wzbronione.

Broń myśliwska i należąca do niej amunicja mają być przewożone w wozie bagażowym pod zamknięciem celnem.

Par. 6

Uprzywilejowany ruch tranzytowy podlega ustawom i przepisom kraju tranzytowego, dotyczącym utrzymania porządku i bezpieczeństwa publicznego, jakoteż zdrowotności i policji weterynaryjnej.

Par. 7

Przepisy, obowiązujące podróżnych w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym, mają być umieszczone wewnątrz wagonów.

Rozdział 2

Koleje

A. Ruch

Par. 8

Dla uprzywilejowanego ruchu tranzytowego przeznacza się następującą liczbę codziennych pociągów lub części pociągów:

1 para pociągów pośpiesznych,
1 para pociągów osobowych z częścią tranzytową,
6 par pociągów towarowych stałych,
4 pary pociągow towarowych dodatkowych.

Die Eisenbahnverwaltungen können die vorgesehene Zahl der Züge und Zugteile im gegenseitigen Einvernehmen ändern.

Die Fahrpläne der Züge werden von den beteiligten Eisenbahndirktionen vereinbart.

§ 9

Als Betriebswechselbahnhöfe für den privilegierten Durchgangsverkehr kommen die Bahnhöfe Chorzów, Beuthen, H.-B. Chebzie (Morgenroth), Tarnowickie Góry (Tarnowitz), Lubliniec (Lublinitz) und Hanulin (Birkenfelde) in Frage.

Die Beförderung und Begleitung der Durchgangszüge liegt entweder der Eisenbahnverwaltung des Durchgangslandes oder im Einverständnisse mit dieser der Eisenbahnverwaltung des Versandlandes ob.

Wenn die Eisenbahnverwaltung des Versandlandes den Zug befördert, so ist die Eisenbahnverwaltung des Durchgangslandes berechtigt, die Züge auch durch ihre Bedienstete als Bahnpolizeibeamte für das Durchgangsland auf eigene Kosten begleiten zu lassen.

Auf den Betriebswechselstationen wird dem Zugpersonale die Möglichkeit zum Aufenthalt und erforderlichenfalls zur Übernachtung gegeben werden.

Das Nähere regeln die beteiligten Eisenbahndirektionen im gegenseitigen Einvernehmen.

Bei den dem privilegierten Durchgangsverkehre dienenden Personen befördernden Zügen werden im Durchgangsland ein polnischer Packmeister, Heizkesselwärter, eine Wartefrau, Postbeamte sowie für das Durchgangsland auf eigene Kosten begleiten Schlafwagenschaffner und Speisewagenbedienstete in Ausübung des Dienstes zugelassen.

§ 10

Die Wagenparks für die privilegierten Züge und Zugteile stellt Polen.

Die Stärke der Schnellzüge wird auf 28 bis 40 Achsen, die der Personenzüge auf 36 bis 52 Achsen, die der Güterzüge auf 120 Achsen festgesetzt; das Bruttogewicht der Güterzüge darf jedoch 1 400 Tonnen nicht übersteigen. Die Stärke der Personenzugteile vereinbaren die beteiligten Eisenbahndirektionen.

Über Veränderungen der Stärke und Zusammenstellung der Züge sowie über etwa notwendige Einlegung weiterer Bedarfszüge werden sich die beteiligten Eisenbahndirektionen von Fall zu Fall verständigen.

Zarządy kolejowe mogą za wzajemnem porozumieniem zmieniać wskazaną liczbę pociągów.

Interesowane Dyrekcje kolejowe ustalają rozkłady pociągów.

Par. 9

Jako pograniczne dworce przejściowe dla uprzywilejowanego ruchu tranzytowego przewiduje się stacje: Chorzów, Chebzie (Morgenroth), Beuthen HBf., Tarnowskie Góry (Tarnowitz), Lublinitz i Hanulin (Birkenfelde).

Służbę trakcyjną i obsługę pociągów tranzytowych wykonywać będzie Zarząd kolejowy kraju tranzytowego lub po uprzedniem z nim porozumieniu Zarząd kraju wysyłającego.

Jeżeli służbę pociągową wykonywuje Zarząd kolejowy kraju wysyłającego, Zarząd kraju tranzytowego ma prawo zarządzić, na swój koszt, konwojowanie pociągów przez własnych pracowników, działających w kraju tranzytowym w charakterze funkcjonarjuszy policji kolejowej.

Na granicznych dworcach przejściowich ma być zapewniona drużynom pociągowym możność przebywania, a w razie potrzeby i przenocowania.

Bliższe szczegóły zostaną uregulowane przez interesowane Dyrekcje kolejowe, za wzajemnem porozumieniem.

W pociągach osobowych w ruchu tranzytowym uprzywilejowanym zezwala się na linjach kraju tranzytowego na przejazd pełniących służbę: polskiego bagażowego konduktora, palacza wagonu ogrzewczego, posługaczki, jak również urzędników pocztowych i funkcjonarjuszy wagonów sypialnych i restauracyjnych.

Par. 10

Polska dostarcza taboru dla uprzywilejowanych tranzytowych pociągów lub części takich pociągów.

Wielkość składu pociągów w ruchu tranzytowym uprzywilejowanym określają się, jak następuje: pociągów pośpiesznych — osi 28 do 40, osobowych — osi 36 do 52 i towarowych 120 osi, z tem jednak, że ciężar ogólny pociągu towarowego nie może przekraczać 1400 ton.

Interesowane Dyrekcje kolejowe ustalają skład tranzytowych części pociągów osobowych.

Dyrekcje interesowane porozumieją się każdorazowo co do zmian składu i zestawiania pociągów, jakoteż co do uruchamiania w razie potrzeby większej liczby dodatkowych pociągów towarowych.

In den für den privilegierten Durchgangsverkehr bestimmten Zügen oder Zugteilen können Heizkessel-, Post-, Speise- und Schlafwagen durchgeführt werden. Die beteiligten Eisenbahndirektionen treffen für jede Fahrplanperiode Vereinbarungen über die Einstellung dieser Wagen in die Züge sowie über die zur Verfügung zu stellenden Postabteile.

Die Entschädigung für die Beförderung der Heizkessel-, Post-, Speise- und Schlafwagen sowie für die Vorhaltung von Postabteilen wird besonders vereinbart werden.

§ 11

Der Zutritt zu den Speise- und Schlafwagen und ihre Benutzung ist nur den Reisenden der privilegierten Züge und Zugteile gestattet.

§ 12

Falls Betriebsstörungen oder Betriebsschwierigkeiten es erfordern, werden im privilegierten Durchgangsverkehr Umleitungen vorgenommen werden. Die beteiligten Eisenbahndirektionen regeln die Umleitung im Benehmen miteinander, sie vereinbaren für jede Fahrplanperiode, welche allgemeinen Maßnahmen zu diesem Zwecke zu treffen sind.

§ 13

Für die durchgehenden Züge und Zugteile gelten die Betriebs- und Ladevorschriften des Durchgangslandes.

§ 14

Die beteiligten Eisenbahndirektionen werden die technische Übergabe und Übernahme der Wagen in den für den privilegierten Durchgangsverkehr gefahrenen Zügen regeln. Die Übergabe und Übernahme der in den geschlossenen Zügen für den privilegierten Durchgangsverkehr laufenden Wagen auf den Strecken Chorzów–Szarlej (Scharley), Chorzów–Nowy Radzionków (Neu Radzionkau), Chebzie (Morgenroth)–Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) unterbleibt, sofern die Zugbeförderung durch die polnische Eisenbahnverwaltung erfolgt.

§ 15

Bei Unfällen und sonstigen Betriebsstörungen werden sich die beteiligten Eisenbahndirektionen auf den für den privilegierten Durchgangsverkehr in Betracht kommenden Strecken und Bahnhöfen gegenseitig Hilfe leisten.

Do pociągów lub części pociągów, przeznaczonych dla uprzywilejowanego ruchu tranzytowego mogą być dołączane wagony ogrzewcze pocztowe, restauracyjne i sypialne.

Interesowane Dyrekcje kolejowe porozumieją się dla każdego okresu rozkładu jazdy w sprawie włączania tych wagonów do pociągów, jakoteż co do rezerwowania przedziałów pocztowych.

Co do wynagrodzenia za przepuszczanie wagonów ogrzewczych, pocztowych, restauracyjnych i sypialnych, jak również za udzielanie przedziałów pocztowych nastąpi oddzielne porozumienie.

Par. 11

Dostęp do wagonów restauracyjnych i sypialnych, oraz prawo korzystania z nich mają tylko podróżni pociągów uprzywilejowanych lub części uprzywilejowanych.

Par. 12

W uprzywilejowanym ruchu tranzytowym stosowane będą drogi okólne, jeżeli ich potrzebę wywołują przeszkody lub trudności ruchowe. Interesowane Dyrekcje kolejowe ustalają drogi okólne za wzajemnem porozumieniem, jak również uzgadniają dla każdego okresu rozkładu jazdy ogólne zarządzenia w tym względzie.

Par. 13

Do pociągów i części pociągów w tranzycie uprzywilejowanym stosują się przepisy ruchowe i ładunkowe kraju tranzytowego.

Par. 14

Interesowane Dyrekcje kolejowe uregulują techniczne oddawanie i przyjmowanie wagonów w pociągach, przeznaczonych dla uprzywilejowanego ruchu tranzytowego.

Oddawanie i przyjmowanie wagonów w zamkniętych pociągach w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym na linjach: Chorzów–Szarley (Scharley), Chorzów–Nowy Radzionków (Neu-Radzionkau) i Chebzie (Morgenroth)–Nowy Radzionków nie odbywa się, o ile służbę trakcyjną i obsługę pociągu wykonywuje polski Zarząd kolejowy.

Par. 15

Interesowane Dyrekcje kolejowe udzielają sobie wzajemnie pomocy w razach wypadków kolejowych lub innych przeszkód w ruchu na linjach i stacjach, przeznaczonych dla uprzywilejowanego ruchu tranzytowego. Dyrekcje te ustalą granice

Die Eisenbahndirektionen werden die Grenzen der Bezirke vereinbaren, innerhalb deren sie sich gegenseitig Hilfe leisten, und hierbei Bestimmungen über Hilfeleistungen treffen, falls Züge infolge Beschädigung von Zuglokomotiven liegenbleiben.

§ 16

Für die beim Bau und aus dem Betrieb entstehenden Entschädigungsansprüche Dritter sind die Gerichte des Staates zuständig, auf dessen Gebiete der Schaden zugefügt worden ist. Die abweichenden Bestimmungen des Verkehrsrechts über Entschädigungen aus dem Beförderungsvertrage bleiben unberührt.

Soweit eine Haftpflicht der Eisenbahn begründet ist, haftet für alle mit dem Fahrbetriebe zusammenhängenden Personen und Sachbeschädigungen diejenige Eisenbahnverwaltung, auf deren Gebiete die Beschädigung eingetreten ist, und zwar selbst dann, wenn die Beschädigung auf das Verschulden der anderen Eisenbahnverwaltung oder ihres Personals zurückzuführen ist. Das gilt sowohl Dritten gegenüber, wie für das Verhältnis der Verwaltungen untereinander.

Hiervon gelten folgende Ausnahmen:

1. Wenn Personal der fahrdienstleistenden Verwaltung einen Betriebsunfall erleidet, so hat diese Verwaltung die Leistungen zu tragen, die nach den gesetzlichen Bestimmungen dem Verletzten oder seinen Hinterbliebenen zu gewähren sind.
2. Bei Beschädigung, Gesamt- oder Teilverlust von beförderten Gütern und befördertem Gepäcke gelten die besonderen gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.
3. Wenn jedoch die Beförderung der Durchgangszüge durch die Eisenbahnverwaltung des Versandlandes erfolgt, und wenn keine technische Übergabe und Übernahme der Fahrzeuge stattfindet, so haftet die Verwaltung des Versandlandes für die durch den schlechten Zustand dieser Fahrzeuge innerhalb des Durchgangslandes entstandenen Unfälle. Kann die Ursache nicht aufgeklärt werden, so tragen die beiden Verwaltungen den Schaden je zur Hälfte.

§ 17

Für dienstliche Telegramme und Ferngespräche im privilegierten Durchgangsverkehre werden nach den Bedürfnissen des Betriebs und Verkehrs von den im Durchgangslande vorhandenen Eisenbahn-Tele-

lokalne, w obrębie których wzajemna pomoc ma być udzielaną, i wydadzą przepisy, określające warunki pomocy w razie zatrzymania się pociągu tranzytowego z powodu uszkodzenia parowozu pociągowego.

Par. 16

W sprawach roszczeń o odszkodowanie, wnoszonych przez osoby trzecie i opartych na faktach, wynikających z budowy lub ruchu kolejowego, orzekają sądy państwa, na którego obszarze wynikły szkody. Różniące się od tego postanowienia prawa przewozowego, dotyczące odszkodowań, wynikających z umowy o przewozie, pozostają nienaruszone.

O ile kolej ponosi odpowiedzialność cywilną za skutki poszkodowania osób i za szkody materjalne, wynikłe w związku z ruchem kolejowym, odpowiada ten Zarząd kolejowy, na sieci którego zaszło poszkodowanie, a to nawet wówczas, kiedy nastąpiło ono z winy drugiego Zarządu lub podwładnego mu personelu. Dotyczy to zarówno stosunku pomiędzy Zarządami kolejowymi a osobami trzeciemi, jak i stosunku pomiędzy samymi Zarządami.

Od tej zasady odstępuje się w następujących wypadkach:

1. W razie, jeżeli personel podwładny Zarządowi, wykonywującemu trakcje, ulegnie wypadkowi przy pełnieniu służby, Zarząd ten ponosi świadczenia, jakie się prawnie należą poszkodowanemu lub pozostałej po nim rodzinie.
2. W razie uszkodzenia, oraz całkowitej lub częściowej utraty przewożonych towarów i bagażu, obowiązują przepisy ustawowe i regulaminowe, dotyczące tych spraw.
3. O ile jednak trakcję przy pociągach tranzytowych wykonywa Zarząd kolejowy kraju wysyłającego i o ile nie odbyło się techniczne oddanie i przyjęcie taboru, Zarząd kolejowy kraju wysyłającego odpowiada za wypadki, powstałe na obszarze kraju tranzytowego wskutek złego stanu swego taboru. Jeżeli przyczyna wypadku nie da się ustalić, szkodę ponoszą oba Zarządy kolejowe po połowie.

Par. 17

Dla zapewnienia telegraficznej i telefonicznej komunikacji służbowej, dotyczącej tranzytu uprzywilejowanego, z uwzględnieniem potrzeb ruchu i przewozów, dane będą do wyłącznego użytku

graphen- und Fernsprechleitungen, sofern sie nicht für Zwecke des Durchgangslandes nötig sind, der Verwaltung des Versandlandes besondere Leitungen zum ausschließlichen Gebrauche gegen Vergütung der Unterhaltungs- und Tilgungskosten zur Verfügung gestellt.

Zur Einrichtung neuer Telegraphen- und Fernsprechleitungen stellt jede beteiligte Eisenbahndirektion der anderen im Bedarfsfall gegen Entschädigung Plätze am vorhandenen Bahngestänge, soweit sie frei und für eigene Zwecke nicht erforderlich sind, zur Verfügung.

Die beteiligten Eisenbahndirektionen werden hierüber besondere Vereinbarungen treffen.

Jede Direktion führt den Bau von Telegraphen- und Fernsprechleitungen auf ihrem Eisenbahnnetz auf Kosten der Verwaltung aus, in deren Interesse die Leitungen gezogen werden. Die betriebssichere Unterhaltung der Telegraphen- und Fernsprechleitungen liegt jeder Direktion auf ihrem Eisenbahnnetz ob.

Die weiteren technischen Einrichtungen sowie die gegenseitige Verrechnung der Kosten für die Unterhaltung, Tilgung usw. sind von den beteiligten Direktionen zu vereinbaren.

Die Telegraphen- und Telephonleitungen dürfen von den Post-, Zoll- und Polizeibehörden benutzt werden, insoweit die Benutzung mit dem Eisenbahndienst in Zusammenhang steht. Dienstliche Telegramme und dienstliche Ferngespräche sind gebührenfrei.

B. Verkehr

§ 18

Über die im § 1 genannten Strecken wird der direkte Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier-, Eil- und Frachtgutverkehr geführt.

§ 19

Personen, Gepäck, Expreßgut, lebende Tiere, Eilgut und Frachtgut werden unmittelbar abgefertigt.

§ 20

Für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr sind auf den deutsch-oberschlesischen Strecken die jeweiligen Bestimmungen der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung und die jeweiligen Bestimmungen der deutschen Tarife und auf den übrigen Strecken die für sie jeweils geltenden reglementarischen Bestimmungen und die jeweiligen Bestimmungen der Binnentarife maßgebend.

Zarządu kolejowego kraju wysyłającego, za zwrotem kosztów utrzymania i amortyzacji, niektóre z istniejących obecnie przewodów kolejowych, o ile nie są one konieczne dla potrzeb kraju tranzytowego. Każda z interesowanych Dyrekcji da, w razie potrzeby, do dyspozycji drugiej Dyrekcji, w celu założenia nowych przewodów telegraficznych i telefonicznych, za wynagrodzeniem, potrzebne miejsce na istniejących słupach, o ile miejsce takie jest do rozporządzenia i nie jest niezbędne dla jej własnych celów.

Interesowane Dyrekcje zawrą w tej sprawie specjalne układy.

Każda Dyrekcja wykona budowę przewodów telegraficznych i telefonicznych na swojej sieci kolejowej na koszt tego Zarządu, w interesie którego przewody te są budowane. Każda Dyrekcja winna utrzymywać w stanie, zapewniającym wykonywanie służby, przewody telegraficzne i telefoniczne, zbudowane na jej sieci kolejowej.

Interesowane Dyrekcje porozumieją się co do innych urządzeń technicznych, jak również co do wzajemnego podziału kosztów utrzymania, amortyzacji i innych wydatków.

Przewody telegraficzne i telefoniczne mogą być używane przez władze pocztowe, celne i policyjne w sprawach, dotyczących służby kolejowej. Służbowe telegramy i rozmowy telefoniczne wolne są od opłaty.

B. Przewozy

Par. 18

Na linjach, wskazanych w par. 1, wprowadza się bezpośredni przewóz osób, bagażu, przesyłek nadzwyczajnych, zwierząt, przesyłek pośpiesznych i zwyczajnych.

Par. 19

Osoby, bagaż, przesyłki nadzwyczajne, zwierzęta żywe, przesyłki pośpieszne i zwyczajne będą przewożone za dokumentami bezpośredniemi.

Par. 20

Przewóz osób, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych podlega na linjach niemieckiego Śląska Górnego każdoczesnym postanowieniom przepisów przewozowych niemieckich kolei żelaznych, oraz każdoczesnym postanowieniom taryf niemieckich, a na pozostałych linjach-każdocześnie obowiązującym na nich przepisom wewnętrznym przewozowym i taryfowym.

§ 21

Der Güter-, Eilgut- und Tierverkehr unterliegt den Bestimmungen des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit den Änderungen und Ergänzungen, die in der Zusatzerklärung vom 20. September 1893 und in dem Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und vom 19. September 1906 enthalten sind, und zwar mit den nachstehend unter a bis k aufgeführten Änderungen und Ergänzungen.

Die Bestimmungen der Binnentarife der beteiligten Bahnen finden Anwendung, sofern sie den Bestimmungen dieses Abkommens nicht widersprechen.

Folgende Änderungen und Ergänzungen des Berner Übereinkommens gelten:

a) Zu Artikel 3 J. Ü.

Selbstentzündliche oder explosionsgefährliche Gegenstände, brennbare Flüssigkeiten, giftige, ätzende und fäulnisfähige Stoffe werden, auch soweit diese Gegenstände in der Anlage I zu den Ausführungsbestimmungen zum J. Ü. nicht genannt oder nicht zugelassen sind, zur Beförderung im Durchgangsverkehre nur unter nachstehenden Bedingungen übernommen:

1. Es werden nur die auf den Bahnen des Durchgangslandes jeweilig zugelassenen Gegenstände befördert,
2. die im Durchgangslande jeweilig geltenden Bestimmungen sind anzuwenden,
3. die Gegenstände dürfen nur zum nichtmilitärischen (zivilen) Verbrauch bestimmt sein,
4. die Sendungen müssen von einer Erklärung der zuständigen staatlichen Behörde des Empfangslandes begleitet sein, welche die unter 3 vorgeschriebene Bestimmung der Sendungen bestätigt. Diese Erklärung verbleibt auf derjenigen Station der Eisenbahn des Durchgangslandes, auf welcher die Sendungen das deutsche Durchgangsland letztmalig verlassen.
5. Die Beförderung solcher Gegenstände, die den Bestimmungen unter 1 und 2 nicht entsprechen, bleibt besonderer Vereinbarung vorenthalten.

b) Zu Artikel 4 J. Ü.

Bekanntmachungsfristen für Tariferhöhungen oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen bestehen im Rahmen dieses Tarifs nicht.

Par. 21

Do przewozu towarów zwyczajnych i pośpiesznych i zwierząt stosowane będą postanowienia Berneńskiej Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi z dnia 14 października 1890 r. wraz ze zmianami i uzupełnieniami, zawartemi w deklaracji dodatkowej z dnia 20 września 1893 r. i w układach dodatkowych z dnia 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r. oraz ze zmianami i uzupełnieniami, zawartymi w poniżej wymienionych punktach a—k.

Postanowiena taryf wewnętrznych uczestniczących kolei mają zastosowanie tylko o tyle, o ile nie są w sprzeczności z postanowieniami umowy niniejszej.

Ustanawia się następujące zmiany i uzupełnienia Berneńskiej Konwencji (K. M.).

a) Do art. 3 K. M.

Materjały samozapalne lub wybuchowe, płyny palne, jak również materjały trujące, żrące i ulegające gniciu dopuszcza się do przewozu w ruchu tranzytowym, nawet gdy te przedmioty nie są wymienione w załączniku I do Postanowień Wykonawczych do Konwencji Międzynarodowej lub też nie są dopuszczone do przewozu według przepisów tej Konwencji jedynie pod warunkami następującemi:

1. przewozi się wyłącznie przedmioty dopuszczone każdocześnie do przewozu na kolejach kraju tranzytowego,
2. stosuje się przepisy, obowiązujące pod tym względem każdocześnie w kraju tranzytowym,
3. przedmioty te mogą być przeznaczone wyłącznie do użytku cywilnego (nie wojskowego),
4. do przesyłek ma być dołączona deklaracja właściwej władzy państwowej kraju odbiorczego, stwierdzająca przeznaczenie przesyłek dla celów, wymienionych pod (3); deklaracja ta pozostaje na tej stacji kraju tranzytowego, na której przesyłka opuszcza ostatnio terytorjum Niemieckie.
5. Przewóz takich przedmiotów, które nie odpowiadają postanowieniom P. (1) i (2) uzależnia się od osobnej umowy

b) do art. 4 K. M.

W taryfie niniejszej nie obowiązują terminy ogłoszeń o podwyższeniu taryf lub innych zmianach warunków przewozowych.

c) Zu Artikel 6 J. Ü.

1. An Stelle des internationalen Frachtbriefes ist der Frachtbrief der Versandbahn zu verwenden.

   Die Frachtbriefe müssen unter dem Aufdruck »Frachtbrief« einen Hinweis auf dieses Abkommen enthalten.

2. Das Vorschreiben des Weges für die Beförderung durch das Durchgangsland und insbesondere auch des Ortes, an welchem die Zollbehandlung an der Grenze stattfinden soll, durch den Absender im Frachtbrief ist unzulässig, da dieser Tarif nur dem privilegierten Durchgangsverkehre dient. Eine dieser Bestimmung widersprechende Vorschrift ist nichtig.

d) Zu Artikel 7 J. Ü. § 3 der Ausführungsbestimmungen.

Der Frachtzuschlag polnisch (»Strafzuschlag«) wird nach den Bestimmungen der Bahn berechnet, in deren Bereiche die Notwendigkeit der Einziehung von Frachtzuschlägen poln. (»Strafzuschlägen«) festgestellt wird.

e) Zu Artikel 8 Abs. (5) J. Ü.

Ausstellung und Übergabe von Frachtbriefduplikaten richten sich nach den Bestimmungen der Versandbahn.

f) Zu Artikel 12 J. Ü. § 5 Ziffer (2) der Ausführungsbestimmungen.

An Stelle dieser Bestimmungen sind die Bestimmungen der Versandbahn maßgebend.

g) Zu Artikel 13 J. Ü.

Barvorschüsse und Nachnahmen sind bis auf Widerruf ausgeschlossen. Der Tag der Wiedereinführung von Nachnahmen und Barvorschüssen wird der Durchgangsbahn vorher bekanntgegeben.

h) Zu Artikel 14 J. Ü. § 6 der Ausführungsbestimmungen.

An Stelle dieser Bestimmungen sind die Bestimmungen und Lieferfristen einschließlich Zuschlagfristen des allgemein polnischen (nicht polnisch-oberschlesischen) Binnentarifs maßgebend.

i) Zu Artikel 15 J. Ü.

Nachträgliche Verfügungen des Absenders sind von der Eisenbahn des Durchgangslandes nicht auszuführen.

Für das Verfahren bei Geltendmachung des Verfügungsrechts durch den Absender sind die Bestimmungen der Versandbahn maßgebend.

c) do art. 6 K. M.

1. Zamiast międzynarodowego listu przewozowego używany będzie list przewozowy kolei wysyłającej.

   Taki list przewozowy musi zawierać pod wyrazami „List przewozowy" powołanie się na niniejszą umowę.

2. Nadawcy nie jest dozwolonem wskazywanie w liście przewozowym drogi przewozu przez kraj tranzytowy, a szczególniej wskazywanie miejscowości, w której miałyby być dokonane formalności celne graniczne, ponieważ niniejsza taryfa ważna jest tylko dla uprzywilejowanego ruchu tranzytowego.

   Wszelkie oświadczenia, sprzeczne z niniejszemi postanowieniami, uważane będą za nieważne.

d) do art. 7 K. M. par. 3 Przepisów Wykonawczych.

Dodatkowe opłaty (karne) oblicza się wedle postanowień tej kolei, w której granicach stwierdzoną została konieczność pobrania takiej opłaty dodatkowej (karnej).

e) do art. 8 ustęp (5) K. M.

Wtórniki listów przewozowych będą sporządzane i wydawane według przepisów kolei wysyłającej.

f) do art. 12 K. M. par. 5 ustęp (2) Przepisów Wykonawczych.

Zamiast tych przepisów stosowane będą przepisy kolei wysyłającej.

g) do art. 13 K. M.

Aż do odwołania nie są dozwolone wydatki w gotowiźnie i zaliczenia. Data wprowadzenia zaliczeń i wydatków w gotowiźnie poda się uprzednio kolei tranzytowej do wiadomości.

h) do art. 14 K. M. par. 6 Przepisów Wykonawczych.

Zamiast tych przepisów stosowane będą przepisy i terminy dostawy, wraz z terminami dodatkowemi, podług ogólnej polskiej taryfy wewnętrznej (a nie polsko-górnośląskiej).

i) do art. 15 K. M.

Koleje kraju tranzytowego nie powinny wykonywać dodatkowych zleceń nadawcy.

Dla postępowania w razie korzystania z prawa wydawania przez nadawcę dodatkowych zleceń miarodajnemi są przepisy kolei wysyłającej.

k) Zu Artikel 38 J. Ü. § 9 der Ausführungsbestimmungen.

Für die Berechnung der in Ziffer 2 und 3 genannten Beträge gelten die Bestimmungen der Versandbahn.

§ 22

Für den im § 18 genannten Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr wird ein Tarif eingeführt.

Die Fahrpreise und Frachtsätze dieses Tarifs sind in der Weise zu bilden, daß für die Strecken Oberschlesiens die jeweiligen Sätze des »oberschlesischen Wechseltarifs« und für die übrigen Strecken die jeweiligen Sätze ihrer Binnentarife eingerechnet werden.

§ 23

Für den im § 18 genannten Güter-, Eilgut- und Tierverkehr wird gleichfalls ein Tarif eingeführt.

Die Frachtsätze dieses Tarifs sind in der Weise zu bilden, daß für die Strecken im Bereiche des »Oberschlesischen Wechselverkehrs« die jeweiligen Frachtsätze dieses Tarifs und für die übrigen Strecken die jeweiligen Frachtsätze ihrer Binnentarife eingerechnet werden.

§ 24

Die Schlafwagenschaffner, die Bediensteten der Speisewagen, die Dienstfrauen der D-Züge, die Heizkesselwärter und das Zug- und Lokomotivpersonal werden im Dienst ohne Fahrkarten befördert.

§ 25

Der Versand von Dienstbriefen und Dienstpaketen (Drucksachen, Fahrkarten u. dgl.) erfolgt auf Gefahr des Versandlandes und völlig kostenlos.

Sonstige Dienstgutsendungen aller Art sind wie Privatsendungen zu behandeln und mit Frachtbriefen des öffentlichen Verkehrs zu befördern.

§ 26

Die Fracht für die Beförderung der unbeladenen Wagen, soweit sie der Zahl nach die der in umgekehrter Richtung auf derselben Durchgangsstrecke beladen gelaufenen Wagen überschreiten, ist nach dem Tarife für Fahrzeuge zu berechnen, die auf eigenen Rädern laufen.

Für die Beförderung der unbeladenen Güterwagen, deren Zahl die der in umgekehrter Richtung auf derselben Strecke beladen gelaufenen Güterwagen nicht überschreitet, ist keine Fracht zu zahlen.

k) do art. 38 K. M. par. 9 Przepisów Wykonawczych.

Opłaty, wymienione w ustępie (2) i (3) obliczane będą według przepisów kolei wysyłającej.

Par. 22

Dla komunikacji osobowej, bagażowej i przesyłek nadzwyczajnych, wymienionej w par. 18, wyda się taryfę.

Ceny biletów i opłaty przewozowe należy stworzyć w ten sposób, ażeby za linje Górnego Śląska wliczono każdoczesne stawki górnośląskiej taryfy sąsiedzkiej, zaś za linje pozostałe każdoczesne stawki ich taryf wewnętrznych.

Par. 23

Tak samo wyda się taryfę na przewóz przesyłek towarowych, zwyczajnych, pośpiesznych i zwierząt dla komunikacji, wymienionej w par. 18-tym.

Stawki przewozowe tej taryfy należy w ten sposób stworzyć, ażeby za linje obszaru „Górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej“ wliczono każdoczesne stawki odnośnej taryfy tej komunikacji, a za pozostałe linje każdoczesne stawki ich taryf wewnętrznych.

Par. 24

Konduktorzy wagonów sypialnych, służący wagonów restauracyjnych, posługaczki pociągów bezpośrednich, palacze wagonów ogrzewczych, jakoteż personel pociągowy i parowozowy jadą w służbie bez biletów.

Par. 25

Korespondencję służbową i pakiety służbowe (druki, bilety i t. d.) wysyła się na ryzyko kraju wysyłającego zupełnie bezpłatnie.

Inne przesyłki służbowe wszelkiego rodzaju należy traktować jak przesyłki prywatne i przewozić za zwykłemi listami przewozowemi.

Par. 26

Opłaty przewozowe za przewóz wagonów próżnych, o ile liczba ich przewyższa liczbę wagonów ładownych, przewiezionych na tej samej linji w kierunku odwrotnym, oblicza się według stawek taryfowych dla taboru kolejowego, biegnącego na własnych kołach.

Za przewóz próżnych wagonów towarowych, których liczba nie przekracza liczby ładownych wagonów towarowych, przewiezionych na tej samej linji w kierunku odwrotnym, nie opłaca się żadnych opłat przewozowych.

Die Lademittel und ebenso die der Eisenbahn gehörigen Wagendecken sind auf ihrem Rückwege frachtfrei zu befördern.

Die Eisenbahnen des Durchgangslandes zahlen für die im Durchgangsverkehre von ihnen benutzten Personen- und Packwagen sowie Güterwagen eine Entschädigung. Die Art und die Höhe der Entschädigung sind durch ein besonderes Übereinkommen festzusetzen.

Die vertragschließenden Teile behalten sich vor, Naturalausgleich zu vereinbaren.

In welcher Weise die Eisenbahn des Durchgangslandes für die Beförderung der von der Gegenseite angebrachten Speise- und Schlafwagen entschädigt werden, wird durch ein besonderes Abkommen bestimmt.

§ 27

Im Personenverkehr sind Kartonfahrkarten oder besondere Blankokarten, im Gepäckverkehre besondere Gepäckscheinhefte zu verwenden.

Fahrkarten, Begleitpapiere für Expreßgut und Frachtbriefe sind einsprachig in der Sprache des Versandlandes herzustellen und auszufüllen.

Für Frachtkarten, Gepäckscheine, Übergangsverzeichnisse und sonstige von den Übergangsstationen auszustellende Begleitpapiere sind doppelsprachige (deutsche und polnische) Vordrucke aufzulegen, in denen die handschriftlichen Eintragungen in der Sprache des Versandlandes zu machen sind. Die Stationen der Eisenbahnen des Durchgangslandes sind mit ihrem amtlichen Namen zu bezeichnen. Die beteiligten Eisenbahnverwaltungen setzen die Muster der Vordrucke und die Zahl der zu liefernden Ausfertigungen gemeinsam fest.

Die bisher üblichen Vordrucke können bis zur Dauer eines Jahres, von dem Tage der Gültigkeit dieser Tarife ab gerechnet, aufgebraucht werden.

Die Fahrkarten werden keinen Vermerk über die Zuggattungen enthalten. Nur die für Schnellzüge gültigen Fahrkarten sind mit einem roten senkrechten Strich zu versehen.

Für die deutsche Durchgangsstrecke ist in der Fahrkarte nur e i n Weg anzugeben.

§ 28

Die Abfertigung von Eil- und Frachtgut sowie lebenden Tieren geschieht mit durchgehender Eil- und Frachtkarte. Eine von der Versandbahn im Paueverfahren herzustellende Abschrift der Eil- und Frachtkarte verbleibt bei der ersten deutschen Grenzübergangsstation.

Przybory ładunkowe, jakoteż opony, będące własnością kolei należy przewozić w drodze powrotnej bezpłatnie.

Koleje kraju tranzytowego płacą za używanie przez nie wagonów osobowych, bagażowych i towarowych w komunikacji tranzytowej. Rodzaj i wysokość odnośnych opłat należy ustalić w specjalnej umowie.

Strony umawiające się zastrzegają sobie prawo wyrównania w naturze.

Sposób wynagrodzenia kolei kraju tranzytowego za przewóz przywiezionych przez stronę drugą wagonów restauracyjnych i sypialnych ustali się w oddzielnej umowie.

Par. 27

W komunikacji osobowej należy używać biletów kartonowych lub specjalnych biletów blankietowych, w komunikacji bagażowej specjalnych zeszytów z kwitami bagażowymi.

Bilety, dokumenty dla przesyłek nadzwyczajnych i listy przewozowe należy sporządzać i wypełniać w jednym języku, t. j. w języku kraju wysłania.

Formularze cedul przewozowych, kwitów bagażowych, wykazów zdawczych oraz innych dokumentów, które mają wystawiać stacje przejściowe, należy sporządzać w dwóch językach, w polskim i niemieckim. Odręczne oświadczenia w tych dokumentach uskutecznia się w języku kraju nadania. Stacje kolejowe kraju tranzytowego należy oznaczać ich nazwami, ustalonemi urzędowo w taryfie. Interesowane Zarządy kolejowe ustalają wspólnie wzory formularzy i liczbę, w jakiej ma się je wystawiać.

Dotychczas używane formularze można zużytkowywać w przeciągu roku, licząc od dnia ważności tej taryfy.

Bilety osobowe nie będą zawierały żadnej wskazówki co do rodzaju pociągu. Tylko bilety ważne na pociągi pospieszne należy zaopatrzyć czerwoną pionową kreską.

Dla niemieckiej przestrzeni tranzytowej należy na bilecie podawać tylko jeden kierunek drogi.

Par. 28

Odprawa przesyłek pospiesznych i zwyczajnych oraz zwierząt żywych uskutecznia się za bezpośrednią cedułą pospieszną, wzgl. zwyczajną. Odpis cedułę pospiesznej i zwyczajnej, sporządzony przez kolej nadawczą sposobem kopjowania, pozostaje na pierwszej niemieckiej stacji granicznej.

§ 29

Die Begleitung von Sendungen ist nur zulässig, soweit die Tarife der Versandbahn die Begleitung vorsehen. Die Zahl der Begleiter soll auf das Mindestmaß beschränkt werden. Begleiter, die von der Versandbahn zugelassen sind, dürfen von der Durchgangsbahn nicht zurückgewiesen werden.

Die Begleiter müssen mit einem Fahrtausweis der 3. Wagenklasse versehen sein.

§ 30

Der Gepäck-, Expreßgut-, Güter-, Eilgut- und Tierverkehr durchläuft das Durchgangsland frei von allen Eisenbahngebühren für Zollabfertigung und von ähnlichen Abgaben, mit Ausnahme der von den Eisenbahnen etwa verauslagten Beträge.

§ 31

Auf diesen privilegierten Durchgangsverkehr finden die Bestimmungen über die Statistik des Warenverkehrs keine Anwendung.

§ 32

Wird Gepäck und Expreßgut im Durchgangslande von einem polnischen Packmeister begleitet, so bleibt es im polnischen Gewahrsam.

Für den Fall, daß eine Begleitung polnischerseits nicht stattfindet, werden die beteiligten Eisenbahnverwaltungen über Übergang und Übergabe von Gepäck und Expreßgut auf die deutschen Durchgangsstrecken Vereinbarungen treffen, soweit solche nicht schon bestehen.

§ 33

Die Übergabe von Gütern, Eilgütern und lebenden Tieren auf die Bahn des Durchgangslandes und von dieser an die anschließende Bahn geschieht mit Zuglisten, bei Stückgutwagen außerdem mit Ladelisten. Zum Zeichen des Überganges sind die Begleitpapiere (auch für Expreßgut) mit dem Tagesstempel der Grenzübergangsstation zu versehen. Im übrigen vgl. Abschnitt 4 »Zollwesen« §§ 57 und 60.

§ 34

Die Übergabe der plombierten Wagen vollzieht sich symbolisch ohne Feststellung der Ladung. Die von der Versandbahn angelegten Plomben werden von der Eisenbahnverwaltung des Nachbar- oder Durchgangslandes anerkannt, die im allgemeinen weitere Plomben nicht anlegen wird.

Par. 29

Konwojowanie przesyłek dopuszczalne jest tylko o tyle, o ile taryfy kolei nadawczej konwój przewidują.

Liczba konwojentów powinna się ograniczyć do minimum. Konwojenci, których dopuściła kolej nadawcza, nie powinni być wstrzymani przez kolej tranzytową. Konwojenci winni być zaopatrzeni w bilety III-iej klasy.

Par. 30

Bagaż, przesyłki nadzwyczajne, towary i zwierzęta żywe przewozi się przez kraj tranzytowy bez pobierania wszelkich opłat kolejowych za odprawę celną lub innych podobnych opłat, z wyjątkiem kwot, które kolej wydała w gotówce.

Par. 31

Postanowienia dotyczące statystyki w komunikacji towarowej nie mają zastosowania do tej uprzywilejowanej komunikacji tranzytowej.

Par. 32

O ile bagaż i przesyłki nadzwyczajne konwojowane są podczas przewozu linjami tranzytowemi przez polskiego konduktora, natenczas zostają one także pod polską odpowiedzialnością.

Na wypadek, gdyby konwojowanie przez polskiego funkcjonarjusza nie miało się odbywać, interesowane zarządy kolejowe zawrą umowy co do zdawania bagażu i przesyłek nadzwyczajnych na niemieckie linje tranzytowe, o ile takie umowy nie istnieją dotychczas.

Par. 33

Zdawanie towarów, przesyłek pospiesznych i zwierząt żywych kolei kraju tranzytowego, jak również przez nią kolei sąsiedniej, odbywa się na podstawie list pociągowych, a przy przesyłkach drobnicowych ponadto na podstawie list ładunkowych. Na dowód dokonanego zdania należy papiery, towarzyszące przesyłkom (także i przy przesyłkach nadzwyczajnych) zaopatrzyć w pieczęć z datą stacji przejściowej granicznej. (Ponadto porównaj rozdział 3 „Sprawy celne“ Par. 57 i 60).

Par. 34

Zdawanie wagonów zaplombowanych odbywa się symbolicznie bez stwierdzenia ładunku. Nałożone przez kolej wysyłającą plomby będą uznawane za ważne przez kolej sąsiednią lub kraju tranzytowego, które w ogólności nie będą nakładały nowych plomb.

Alle übrigen Sendungen, die in nicht plombierten Wagen befördert werden, sind tatsächlich, d. h. unter Besichtigung, zu übergeben.

Dasselbe geschieht mit Sendungen in plombierten Wagen, wenn sie Merkmale aufweisen, die auf Teilverlust oder Beschädigung des Inhalts schließen lassen.

In allen Fällen symbolischer Übergabe von Gütern wird bei unverletzten Plomben der Versandbahn oder der übergebenden Bahn bis zum Beweise des Gegenteils angenommen, daß auf dem Wege, den das Gut mit unverletzten Plomben durchlaufen hat, ein Gesamt- oder Teilverlust nicht eingetreten ist.

Wenn die Plomben der Versandbahn oder der übergebenden Bahn beschädigt sind, wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß der Gesamt- oder Teilverlust auf dem Wege stattgefunden hat, den das Gut zwischen dem Bahnhof, der die Plomben angelegt hat, oder dem Grenzübergangsbahnhof, in dem die Plomben nachgeprüft wurden, und dem Bahnhof, auf dem der Schaden entdeckt worden ist, zurückgelegt hat.

Unter Plomben sind amtliche Plomben, das sind Bahn- oder Zollplomben, zu verstehen.

Falls die übernehmende Bahn es aus irgendeinem Grunde für nötig erachtet, die Sendungen nachzuprüfen oder die Wagen zu öffnen, wird dies möglichst auf dem Grenzübergangsbahnhof in Gegenwart von Beamten beider beteiligten Verwaltungen geschehen.

Über alle festgestellten Unregelmäßigkeiten sind Tatbestandsaufnahmen zu fertigen. Bei derartigen Feststellungen auf Grenzübergangsbahnhöfen sind die Tatbestandsaufnahmen von beiden Seiten zu unterzeichnen.

§ 35

Die beteiligten Bahnen werden Leitungsvorschriften für Expreßgut sowie Fracht- und Eilgut wie auch für lebende Tiere herausgeben. Diese Vorschriften sind dem Laufe der privilegierten Züge entsprechend aufzustellen. Der Fahrweg ist der Tarifbildungsweg.

§ 36

Anträge auf Erstattung von Fahrgeld, Gepäck und Expreßgut werden von der Bahn geregelt, welche die beanspruchten Beträge vereinnahmt hat.

Wszystkie inne przesyłki, które będą przewożone w wagonach nieplombowanych, zdaje się faktycznie, t. zn. z ich obejrzeniem. Tak samo dokonywa się zdawanie przesyłek w wagonach zaplombowanych, jeżeli są oznaki, wskazujące na prawdopodobieństwo częściowej utraty lub uszkodzenia zawartości.

O ile nie będzie dowodów przeciwnych we wszystkich wypadkach symbolicznego zdawania towarów przy nieuszkodzonych plombach kolei wysyłającej lub kolei zdającej, przyjmuje się, że w drodze, którą towar przebiegł z nienaruszonymi plombami, nie powstał ani całkowity, ani częściowy ubytek.

Jeżeli plomby kolei nadawczej lub kolei zdającej są uszkodzone, przypuszcza się, aż do dostarczenia dowodów przeciwnych, że całkowity lub częściowy ubytek powstał podczas przewozu towaru pomiędzy stacją, która nałożyła plomby, albo przejściową stacją graniczną, która sprawdziła plomby, a stacją, która stwierdziła szkodę.

Jako plomby należy uważać plomby urzędowe, to znaczy plomby kolejowe lub celne.

Jeżeli z jakiegokolwiekbądź powodu kolej odbierająca uważa za wskazane sprawdzenie ładunków lub otwarcie wagonów, czynności te należy wykonać, ile możności, na stacji przejściowej granicznej, w obecności funkcjonarjuszy obu interesowanych zarządów.

O wszystkich stwierdzonych nieprawidłowościach spisywany będzie protokół. W wypadku takiego skonstatowania nieprawidłowości na granicznych stacjach przejściowych, protokóły winny być podpisane przez obie strony.

Par. 35

Interesowane koleje wydadzą przepisy, ustalające kierunki przewozu przesyłek nadzwyczajnych, jak również przesyłek zwyczajnych i pospiesznych, oraz zwierząt żywych. Przepisy te należy tak ułożyć, by odpowiadały kierunkom biegu pociągów uprzywilejowanych. Droga, ustalona dla przewozu, ma być również stosowaną przy tworzeniu taryfy.

Par. 36

Reklamacje o zwrot zapłaty za bilety przewoźnego za bagaż i za przesyłki nadzwyczajne załatwia kolej, która pobrała te należności.

§ 37

a) Die Entschädigung für Gesamt- oder Teilverlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung für Gepäck und Expreßgut wird von der Versandbahn oder Endbahn geregelt, je nachdem der Entschädigungsantrag bei der einen oder der anderen angebracht wird.

b) Hinsichtlich der Haftung für Verlust, Minderung, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung von Gepäck und Expreßgut sind gegenüber dem Verfügungsberechtigten die Bestimmungen der Versandbahn maßgebend.

c) Für den Rückgriff der Bahnen untereinander gelten bei Gepäck und Expreßgut folgende Bestimmungen:

Es haftet die schuldige Bahn.

Wenn eine schuldige Bahn nicht ermittelt wird, ist die gezahlte Entschädigung nach dem Verhältnis der Streckenlänge, in dem jede Bahn an der Beförderung teilgenommen hat oder hätte teilnehmen sollen, auf die an der Beförderung beteiligten Bahnen oder auf die Bahnen zu verteilen, die an der Beförderung hätten beteiligt werden sollen.

§ 38

Aus den direkten Fahrpreisen (auch Monats-, Wochenrückfahrkarten u. dgl.) und den Beförderungsgebühren für Gepäck und Hunde erhält jede Bahnverwaltung die zur Tarifbildung aufgegebenen Anstoßsätze.

Bei Expreßgut, Frachtgut, Eilgut und lebenden Tieren erhält die deutsche Durchgangsverwaltung und die polnisch-oberschlesische Bahn von der im Geltungsbereiche des Oberschlesischen Wechselverkehrs aufgelaufenen Fracht je eine halbe Abfertigungsgebühr, die polnisch-oberschlesische Bahn außerdem die etwa eingerechnete Verschiebegebühr. Die sodann verbleibende Streckenfracht wird kilometrisch auf den Fahrweg dieses Geltungsbereichs verteilt.

Bei Dienstgutsendungen erhält die Durchgangsbahn für ihre Durchgangsstrecken höchstens die Fracht nach den jeweiligen Streckensätzen des Oberschlesischen Wechselverkehrs ohne jede Abfertigungsgebühr (Stationsgebühr).

§ 39

Die Gebühren rein örtlicher Natur (einschl. etwaiger Verschiebegebühren) erhöht diejenige Bahnverwaltung, auf deren Netz sie entstanden sind.

Par. 37

a) Sprawy odszkodowań za zaginięcie, ubytek, uszkodzenie, jakoteż za przekroczenie terminu dostawy bagażu i przesyłek nadzwyczajnych załatwia kolej nadawcza lub odbiorcza, stosownie do tego, do której z tych kolei wniesiono reklamację.

b) Dla odpowiedzialności za zaginięcie, ubytek, uszkodzenie lub za przekroczenie terminu dostawy bagażu i przesyłek nadzwyczajnych, miarodajne są, w stosunku do osoby uprawnionej do rozporządzania, przepisy kolei nadawczej.

c) Co do regresu kolei między sobą stosuja się przy bagażu i przesyłkach nadzwyczajnych następujące postanowienia:

Odpowiada kolej, z której winy szkoda powstała.

Jeżeli nie można ustalić z winy której kolei szkoda nastąpiła, należy rozdzielić wypłacone odszkodowanie w stosunku do długości linji, którą każda kolej uczestniczyła lub powinna była uczestniczyć w przewozie pomiędzy uczestniczące w przewozie koleje, albo pomiędzy te koleje, które powinny były uczestniczyć w przewozie.

Par. 38

Z bezpośrednich należności za bilety (włączając w to bilety miesięczne, tygodniowe, powrotne i t. p.) i z należności za przewóz bagażu i psów, każdy Zarząd kolejowy otrzymywać będzie stawkę, podaną dla obliczenia odnośnej taryfy.

Przy przesyłkach nadzwyczajnych, zwyczajnych, pośpiesznych i zwierzętach żywych otrzymuje niemiecka kolej tranzytowa i polska kolej G. Śląska z należności przewozowych, przypadających w obrębie działania Górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej, połowę opłat stacyjnych, a pozatem polska kolej G. Śląska — także należność za przetaczanie w razie jej zarachowania.

Za przesyłki służbowe otrzymuje kolej tranzytowa za swoje przestrzenie nie więcej, niż należność przewozową według każdoczesnych stawek górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej, bez doliczania opłat stacyjnych.

Par. 39

Opłaty czysto miejscowego charakteru (włączając w to również ewentualne opłaty za przetaczanie) otrzymuje ten zarząd kolejowy, na którego sieci kolejowej powstały.

§ 40

1. Mußte eine Strecke infolge Unfalls oder höherer Gewalt ganz oder teilweise für den Güter- und Tierverkehr gesperrt werden, und werden die Sendungen auf einem Hilfsweg der Zielstation zugeführt, so sind folgende Fälle zu unterscheiden:

aa) Ist die Betriebsstörung auf den Durchgangsbahnen eingetreten, und wird sie erst zu einer Zeit der Versandstation bekannt, als die Sendungen bereits zur Beförderung angenommen waren, so erhalten die Bahnen des Durchgangslandes, wenn die Sendungen über eine kürzere als über die für den Durchgang bestimmte Durchgangsstrecke befördert werden, ihren Anteil nur für den wirklich gefahrenen Weg.

bb) Ist die Betriebsstörung auf den Durchgangsbahnen eingetreten und die Sperre der Versandbahn rechtzeitig, d. h. vor der Annahme der Güter zur Beförderung bekanntgegeben, so haben die Durchgangsbahnen Anspruch auf die Anteile für die wirklich gefahrene Strecke. Der Einwand der nicht rechtzeitigen Bekanntgabe kann nicht erhoben werden, wenn 48 Stunden — von Mittag zu Mittag und von Mitternacht zu Mitternacht gerechnet — seit Abgabe der telegraphischen Benachrichtigung von der Sperre an die zuständigen Eisenbahndirektionen verflossen sind.

cc) Ist die Betriebsstörung auf der Versand- oder Empfangsbahn eingetreten, und müssen die Eisenbahnen des Durchgangslandes infolgedessen einen Hilfsweg benutzen, so haben die Durchgangsbahnen Anspruch auf den Anteil für den wirklich gefahrenen Weg.

2. Wenn aus irgendeinem anderen Grunde Güter über einen Hilfsweg geleitet werden müssen, so ist zu unterscheiden:

aa) wenn der Grund der Umleitung bei den Durchgangsbahnen liegt, erhalten die Durchgangsbahnen die Anteile für den beförderungsberechtigten Weg. Ist indessen der gefahrene Weg auf den Durchgangsbahnen kürzer als der beförderungsberechtigte Weg, so erhalten die Durchgangsbahnen nur die Anteile für den wirklich gefahrenen Weg;

bb) wenn der Grund zur Umleitung bei der Versand- oder Empfangsbahn liegt, erhalten die Durchgangsbahnen die Anteile für den wirklich gefahrenen Weg, mindestens aber für den beförderungsberechtigten Weg.

Par. 40

(1) W razie, gdy wskutek wypadku lub też siły wyższej dana linja musiała być w całości lub w części zamkniętą dla przewozu towarów i zwierząt żywych i jeżeli przesyłki zostały dowiezione do stacji przeznaczenia drogą okólną, należy rozróżniać następujące wypadki:

aa) Jeżeli ruch wstrzymany został na linji tranzytowej i kolej nadawcza zawiadomioną o tem została dopiero po przyjęciu towaru do przewozu, natenczas koleje kraju tranzytowego będą miały prawo do udziału, należnego im tylko za linję tranzytową, z której faktycznie skorzystano, o ile linja ta jest krótszą od linji, przeznaczonej dla tranzytu.

bb) Jeżeli ruch został wstrzymany na linje tranzytowej i o tem powiadomiono kolej nadawczą zawczasu, t. j. przed przyjęciem przesyłki do przewozu, koleje kraju tranzytowego będą miały prawo do udziału, należnego im za rzeczywistą długość przewozu. Zarzut niepowiadomienia zawczasu nie będzie mógł być zrobiony, jeżeli od czasu nadania telegraficznego zawiadomienia odnośnych Dyrekcji kolejowych o zamknięciu linji upłynęło 48 godzin, licząc od południa do południa i od północy do północy.

cc) Jeżeli ruch został wstrzymany na kolei nadawczej lub odbiorczej i kolej tranzytowa wskutek tego musi kierować przesyłki drogą okólną, natenczas koleje kraju tranzytowego mają prawo do udziałów za rzeczywistą długość przewozu.

(2) Jeżeli z jakiegokolwiek innego powodu towary mają być skierowywane na linję okólną, należy rozróżniać następujące wypadki:

aa) Jeżeli ruch napotkał na przeszkodę na linji tranzytowej, to koleje kraju tranzytowego otrzymują udziały przyznane drodze, mającej prawo do przewozu. Jeżeli jednakże towar przewieziony został linją tranzytową krótszą od linji, mającej prawo do przewozu, to koleje kraju tranzytowego otrzymają udziały według długości linji, z której faktycznie skorzystano.

bb) Jeżeli ruch napotkał na przeszkody na kolei nadawczej lub na kolei odbiorczej, to koleje kraju tranzytowego otrzymują udziały za rzeczywistą długość przewozu, najmniej jednak za linję, po której miały prawo do przewozu.

§ 41

Eine polnischerseits noch bekanntzugebende Staatsbahndirektion übernimmt die Ver- und Abrechnung.

Die Verkehrskontrolle I (Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr) und die Verkehrskontrolle II (Frachtgut-, Eilgut- und Tierverkehr) in Breslau erhalten eine Abschrift der Abrechnung. Auf besonderen Wunsch ist diesen Kontrollen I bzw. II Einsichtnahme in die Rechnungsunterlagen gestattet.

§ 42

Die Abrechnungen sind monatlich und für jeden Monat besonders aufzustellen.

Alle während eines Monats ausgeführten Abfertigungen müssen in die Abrechnung für denselben Monat (Verrechnungsmonat genannt) aufgenommen werden.

§ 43

Für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr können die beteiligten Eisenbahnverwaltungen vierteljährliche Abrechnungen vereinbaren. In diesem Falle sind den Eisenbahnen des Durchgangslandes für die beiden ersten Monate des Vierteljahrs Abschlagszahlungen zu leisten; diese Zahlungen haben spätestens in der für die monatliche Abrechnung festgesetzten Frist zu geschehen.

§ 44

Schuld und Forderung sind spätestens 2 Monate nach dem Verrechnungsmonate bekanntzugeben.

Die Begleichung muß bis zum 15. des dritten Monats geschehen, der dem Verrechnungsmonate folgt.

§ 45

Jedes Guthaben ist vom 20. des auf den Beförderungsmonat folgenden Monats mit 5 vom Hundert für das Jahr zu verzinsen.

Für die am ersten Kalendertage des vierten auf den Verrechnungsmonat folgenden Monats unbeglichenen Forderungen sind von diesem Tage ab bis zum Tage des Ausgleichs außerdem 5 vom Hundert Verzugszinsen für das Jahr zu zahlen.

Zahlung der deutschen Bezugsanteile u. dgl. hat in deutscher Reichswährung zu erfolgen.

§ 46

Zum gemeinsamen Ausgleich können alle die Beträge angemeldet werden, die aus diesen Verkehren oder anderen Eisenbahnverkehren, an denen Polen

Par. 41

Sprawy obrachunkowe i rozrachunkowe powierzą się Dyrekcji kolejowej, którą strona polska poda dodatkowo do wiadomości.

Kontrola dochodów I (dla komunikacji osobowej, bagażowej i przesyłek nadzwyczajnych) i kontrola dochodów II (dla komunikacji towarowej, przesyłek pośpiesznych i zwierząt żywych) we Wrocławiu otrzymywać będą odpisy rachunków. Na specjalne życzenie udziela się tym kontrolom I-ej, względnie II-iej, prawa wglądu do materjałów rachunkowych.

Par. 42

Rachunki winny być wystawiane miesięcznie za każdy miesiąc osobno.

Wszelkie przesyłki, uskutecznione w ciągu jednego miesiąca, mają być objęte rachunkiem, odnoszącym się do tego miesiąca (miesiąc sprawozdawczy).

Par. 43

Interesowane zarządy kolejowe mogą się umówić, że za przewóz osób, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych będą prowadziły rozrachunki kwartalne. W tym wypadku należy kolejom kraju tranzytowego wypłacać zaliczki w odpowiedniej wysokości za oba pierwsze miesiące kwartału. Wypłaty te mają nastąpić najpóźniej w terminach, ustalonych dla rozrachunków miesięcznych.

Par. 44

Debet i kredyt należy podawać wzajemnie najpóźniej w dwa miesiące po miesiącu sprawozdawczym.

Wyrównanie powinno nastąpić do dnia 15-go trzeciego miesiąca, który nastąpi po miesiącu sprawozdawczym.

Par. 45

Każde saldo oprocentowuje się w stosunku 5% rocznie, licząc od 20-go dnia tego miesiąca, który następuje po miesiącu sprawozdawczym. Ponadto należy płacić odszkodowanie za zwłokę w stosunku 5% rocznie od sum, nieuiszczonych od 1-go dnia czwartego miesiąca, który nastąpi po miesiącu sprawozdawczym; odsetki te liczone będą od wyżej wspomnianego dnia do dnia uskutecznienia wypłaty.

Wypłata niemieckich udziałów przewozowych i t. p. uskutecznia się w walucie niemieckiej.

Par. 46

Do wspólnego wyrównania można zgłaszać wszystkie sumy, wynikające z tych komunikacji, albo z innych komunikacji kolejowych, w których